

УДК 336.242

ИССЛЕДОВАНИЕ ЛОГИСТИЧЕСКОГО ПОТЕНЦИАЛА В РАМКАХ СТРАТЕГИИ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ РЕГИОНА

канд. экон. наук, доц. С.Ф. КУГАН
(Брестский государственный технический университет)

Представлены результаты изучения потенциала территории, в настоящее время являющегося одним из важнейших направлений при разработке концепции и стратегии логистики и связанного с обязательным включением этой стратегии в общий план социально-экономического развития региона. Учитывая тот факт, что на конечный результат функционирования логистической системы региона, оказывает влияние целый ряд взаимосвязанных факторов, регламентирующих положение участников системы на рынке, их финансовую устойчивость, качество предлагаемых товаров и услуг, а также наличие выгодных и стабильных заказов, вопросы оценки, формирования и развития логистического потенциала выходят на ведущие позиции. Рассмотрены различные научные подходы, оказавшие определенное влияние на процессы исследования логистического потенциала.

Ключевые слова: логистический потенциал территории, стратегия развития, сети, структура.

Введение. Логистическая деятельность затрагивает все отрасли экономики и оказывает весомое влияние на ее развитие. Оценка территории, на которой осуществляется данная деятельность, как правило, основана на процессе изучения перспективных направлений развития региона с учетом его потенциала и факторов успеха. При этом формирование логистической системы региона начинается с анализа перспектив самой системы с учетом возможностей, заложенных в ее потенциале.

Согласно общепринятому подходу в области логистики понятие «логистический потенциал» подразумевает, прежде всего, возможность перемещения определенного объема материальных ресурсов, поддерживаемого сопроводительными и сервисными потоками. Кроме того, в случае исследования логистического потенциала определенной территории и разработки дальнейших перспективных направлений ее развития оценивают следующие компоненты: инфраструктуру региона, количество предприятий розничной и оптовой сети, логистических посредников и многое другое.

Исторически исследование понятия «логистический потенциал» происходило на основе различных подходов. В частности, интересным представляется стратегический подход исследователей [1; 2], в котором потенциал рассматривается как «совокупность факторов логистической деятельности, дающих возможность реализовать стратегические цели фирмы» [1] с обязательным планированием и контролем [2]. При этом И.О. Проценко, определяя многофакторный и многоэлементный характер понятия «потенциал», подчеркивал его стратегическую значимость как для микро-, так и макросистем. В процессе эволюции понятия «логистический потенциал» происходит расширение границ данного термина в связи с усилением роли логистики в системе рыночных отношений.

Отдельно, на наш взгляд, можно отметить подход О.А. Фрейдман, рассматривающей данное понятие через управленческий аспект: «логистический потенциал обязательно включает компоненты инфраструктуры объекта управления и стратегическое воздействие субъекта управления» [3, с. 21].

Вызывает интерес и исследование потенциала территории через оценку уровня развития комплекса механизмов логистической координации регионов, его группировки по видам с учетом субъектов, на которые ориентировано взаимодействие [4]. Подобный подход позволил выделить следующие варианты координации, оказывающие влияние на формирование логистического потенциала на региональном уровне: контрактные, информационные, потоковые, инфраструктурные, управленческие.

Контрактные механизмы взаимодействия применяются для более эффективного управления взаимоотношениями между контрагентами и управления рисками с помощью контрактов. Информационные подразумевают организацию координации с помощью программного обеспечения. За управление потоками различных видов в цепях поставок отвечают потоковые механизмы. Инфраструктурные механизмы ориентированы на базовое обеспечение регионов объектами транспортной и складской инфраструктуры. Использование управленческих механизмов позволяет упростить координации на всех уровнях взаимоотношений за счет внедрения административных мер и оценить уровень развития региона по показателям уровня развития логистики и ее потенциала.

Значимым дополнением к предыдущему подходу представляется информационный подход, который отражает стратегию развития региона (территории) через логистизацию инновационной сферы [5]. Следует отметить целесообразность использования возможностей логистических технологий, их потенциала в инновационной деятельности на региональном уровне через модель информационного обмена между государственными и государственно-частными институциональными субъектами. Подобная логистическая интеграция предполагает разделение на несколько уровней: логистика контента, логистика приложений, логистика процессов, региональная логистическая интеграция.

В системном подходе логистическая система территории представляется совокупностью следующих компонент: «склады, погрузочно-разгрузочные терминалы и логистические центры; средства транспортировки или коммуникации (связь); торговые сети; производственные предприятия; операторы логистических услуг; таможенные терминалы и прочее» [6]. Как правило, достижение основных целей предприятий и организаций осуществляется через взаимодействие указанных элементов инфраструктуры логистической системы региона. Подобный подход позволяет предположить, что совокупность всех перечисленных компонент, т.е. ресурсов региона, представляет собой не что иное как «логистический потенциал территории».

Рассмотрение существующих подходов, а также анализ зарубежной и отечественной литературы по логистике позволили определить, что оценка логистического потенциала представляется одной из важнейших комплексных задач, решаемых как на уровне предприятий и организаций, так и на уровне отраслей, регионов и государств. Следует отметить, что на уровне предприятия в составе потенциала присутствуют компоненты внутренней среды и ближайшего внешнего окружения, тогда как состав логистического потенциала территории значительно шире. В связи с этим развитие территории, осуществляемое на основе стратегического плана с учетом имеющегося потенциала региона, представляет собой взаимодействие экономической, логистической и инфраструктурной компонент.

Необходимо отметить тот факт, что в создаваемых комплексных стратегиях и программах развития логистики территорий зачастую не учитывается региональная специфика, кроме того большинство научных работ не оценивает реальной мощи логистического потенциала. Это связано с тем, что структурный состав компонент и субъектов, взаимодействующих в логистической системе региона, зачастую не идентичен. Вследствие этого считаем необходимым дифференцировать понятие логистического потенциала с учетом уровней подсистем логистики, а также уточнить границы измерения. Кроме того, показатели должны характеризовать каждый уровень системы максимально ёмко, что позволяло бы определить, насколько она конкурентоспособна и какими преимуществами обладает среди подобных систем других территорий.

Анализ состояния логистического потенциала на региональном и глобальном уровнях представляется возможным осуществлять с использованием следующего набора показателей:

мезоуровень – отраслевой и региональный уровень взаимодействия:

- уровень ритмичности поставок в регионе;
- уровень информатизации логистических процессов;
- показатель использования транспортных средств;
- использование мощностей складских площадей, размещенных на исследуемой территории;
- уровень устойчивости региональных логистических систем;
- уровень валового регионального продукта;

макроуровень – международный уровень:

- уровень валового регионального продукта, величина которого рассчитана по паритету покупательной способности и на душу населения;
- численность населения;
- площадь территории, км²;
- плотность населения на км²;
- величина внешнеторгового товарооборота;
- скорость прохождения грузов через таможенные посты;
- пропускная способность приграничных транспортных узлов и др.

Необходимо отметить, что набор показателей является примерным и может быть изменен в зависимости от того, решение каких задач заложено в стратегии территории. Кроме того, логистика макроуровня в определенной мере зависима от региональных особенностей воспроизводства, поэтому, вопрос оценки, формирования и перспектив развития логистической системы через ее потенциал для Республики Беларусь с её небольшой территорией особенно актуален. При группировке показателей каждого уровня желательно учитывать мнения экспертов логистических компаний и то, что дифференциация показателей потенциала при необходимости может включать также микроуровень (уровень предприятия).

В начале XXI столетия нововведения в теории и методологии логистики частично изменили трактовку понятия «логистический потенциал», которая первоначально представляла собой лишь анализ возможностей микросистем. Безусловно, развитие международных связей в сфере экономики привело к необходимости формирования специфических характеристик отдельных территорий, одной из которых стал логистический потенциал. И хотя понятийный аппарат еще не был сформирован, наблюдались попытки по оценке показателя потенциала территории.

Примером подобного подхода может служить вариант анализа логистического потенциала через компоненты системы ресурсного обеспечения агропромышленного комплекса и продвижения производимой продукции в научной работе С.А. Белых [7]. Соглашаясь с данным автором по отдельным позициям, нельзя полностью поддержать подобную точку зрения, так как данный подход, ограничивая состав структурных частей понятия «логистический потенциал», включает в него общие характеристики ресурсного обеспечения. Такое рассмотрение потенциала не позволяет полностью проанализировать потенциал территории, на базе которой создается логистическая система или инфраструктура. Необходимо также от-

метить, что в указанном исследовании впервые предложено построение теоретических основ изучения логистического потенциала нескольких территориально взаимосвязанных предприятий.

В настоящее время логистический потенциал территории (региона) характеризуется не только совокупностью инфраструктурных объектов логистики и наличием субъектов данного рынка, но и логистическими процессами, протекающими в ней. Необходимо обратить внимание на тот факт, что регион, имея некоторую обособленность экономических процессов, не является изолированной макросистемой, так как имеет многочисленные интеграционные связи с другими регионами страны и/или странами. Последнее обуславливает необходимость обслуживания региональными логистическими структурами многочисленных материальных, а также сопровождающих их сервисных потоков. Следовательно, потенциал отражает возможности логистической системы осуществлять свои функции в зависимости от выбранной стратегии развития региона с учетом воздействия факторов внешней среды на условия, в которых функционирует данная система.

Рассматривая логистический потенциал на уровне взаимодействия макроэкономических систем целесообразно характеризовать его по общепринятым критериям эффективности потоковых процессов, так как именно эффективность логистических процессов определяет успешность международного обмена. Ведь взаимодействие региона с национальными и транснациональными корпорациями происходит на основе конкурентной борьбы макросистемы региона как экономического субъекта с использованием потенциала логистики на рынке товаров, капитала и услуг [8].

В рамках оценки процесса реализации конкурентоспособного взаимодействия необходимо: *оценить* факторы, от которых зависит привлекательность региона для потенциальных инвесторов; *рассмотреть* все возможности для строительства крупных инфраструктурных объектов; *изучить* существующую необходимость для региона в координации участников процесса товародвижения.

Кроме того, изучая состояние логистического потенциала территории, необходимо рассматривать его инфраструктурную, экономическую и потенциальную составляющие. Инфраструктурная составляющая отражает уровень транспортной доступности региона, наличие крупных инфраструктурных объектов, способствующих привлечению грузопотоков в регион. Экономическая составляющая необходима для оценки существующего уровня межрегионального и международного товарооборота. Потенциальная – призвана оценить социально-экономическую обстановку в регионе, уровень инвестиций, безработицы, темп роста ВРП, использование информационных технологий.

Отдельным дополнением к комплексной оценке территории может быть рассмотрение качества логистического сервиса, то есть существующего уровня развития логистики, состоящего из следующих компонент: институциональной составляющей, определяющей зрелость рынка логистики с точки зрения количества предприятий транспортного комплекса, наличия и качества складской инфраструктуры, уровня развития рынка логистического аутсорсинга; операционной составляющей позволяющей оценить транспортную работу, фактически выполненную на территории региона всеми видами транспорта.

В итоге, комплексная оценка территории (региона) с позиции существующего уровня логистики позволит выявить особенности и перспективы развития логистической системы и ее потенциала.

Как правило, на конечный результат функционирования логистической системы региона как «сложной организационно завершенной (структурированной) экономической системы, которая состоит из элементов-звеньев (подсистем), взаимосвязанных в едином процессе управления материальными и сопутствующими потоками, причем задачи функционирования этих звеньев объединены внутренними целями организации бизнеса и (или) внешними целями» [9, с. 50], в условиях рынка оказывает влияние целый ряд взаимосвязанных факторов, к которым относятся: положение участников системы на рынке; их финансовая устойчивость; качество предлагаемых товаров и услуг; наличие выгодных и стабильных заказов.

Особый интерес, на наш взгляд, представляют рассмотренные в литературе [10, с. 482] идеи глобализации логистических сетей и выходов на международные рынки в основном применительно к продвижению по сетям продукции и товаров народного и промышленного потребления. В рамках глобализации на синтез логистических структур мезоуровня большое влияние оказывают также региональные транспортные факторы, такие как транспортные коммуникации и физические компоненты транспорта: эксплуатационные предприятия транспорта, терминалы, вокзалы, станции, порты транспортные узлы и т.п. [11]. Поэтому при формировании принципов и методических инструментов оценки логистического потенциала территории на основе определенного набора показателей и методик их применения необходимо учитывать следующие подходы: 1) *элементный подход* – структуризация логистического потенциала; дифференциация потенциалов и их характеристика; емкость потенциалов; 2) *структурный подход* – характеристика системы потенциалов посредством выявления структурных связей, определения их количественных и качественных взаимозависимостей; 3) *функциональный подход* – выявление функциональной структуры логистического потенциала; сравнение функций с целью определения имеющихся сходств и отличий; 4) *интегративный подход* – разработка структурной иерархии потенциалов с учетом их значимости для дальнейшего развития региона; определение возможных противоречий в системе потенциалов и их разрешения.

Заключение. Подводя итог проведенному исследованию по систематизации существующих методологических подходов в определении категории «логистический потенциал территории», необходимо отметить следующее: 1) развитие территории напрямую связано с развитием логистики. Чем более эконо-

мически развит регион, тем более развита у него инфраструктура, тем легче построить потоковый процесс и проектировать взаимосвязь интегрированных структур с внешними и внутренними участниками логистической системы; 2) переход от микро- к мезологистике среднего звена в экономике предопределил становление корпоративной логистики через координированное управление финансовыми и материальными потоками интегрированных структур с использованием информационной логистики; 3) новейшие информационные технологии в рамках глобализации международного бизнеса и имеющих место ресурсных ограничений создают технологические возможности для оптимального управления товарными и материальными потоками, увеличивая скорость их продвижения, сокращая количество посредников, повышают надежность функционирования цепей поставок; 4) совершенствование коммуникаций и перемещения ресурсов означает, что физическое расстояние становится менее важным. Организации и объединения работают в едином всемирном информационном пространстве, поэтому конкуренция становится возможной не только в географически ближайшем сегменте, но и в масштабе глобального всемирного рынка.

ЛИТЕРАТУРА

1. Проценко, И.О. Формирование и реализация потенциала стратегической логистики : дис. ... д-ра экон. наук : 08.00.05 / И.О. Проценко. – СПб., 2006. – 274 с.
2. Пфоль, Г.Х. Организация логистики в региональных производственных сетях [Электронный ресурс] / Г.Х. Пфоль, П. Хауслер ; пер. Н.Н. Ковтанюк. – Режим доступа: <http://www.cfin.ru/press/loginfo/2001-03/03.shtml>. – Дата доступа: 23.04.2017.
3. Фрейдман, О.А. Анализ логистического потенциала региона / О.А. Фрейдман. – Иркутск : ИрГУПС, 2013. – 164 с.
4. Баскакова, А.А. Координация участников цепей поставок в условиях региональной дифференциации : автореф. дис. ... канд. экон. наук / А.А. Баскакова. – СПб., 2017. – 17 с.
5. Заенчковский, А.Э. Методологические основы информационно-логистического управления инновационной деятельностью в региональных научно-промышленных комплексах : автореф. дис. ... д-ра экон. наук / А.Э. Заенчковский. – Ярославль, 2015. – 44 с.
6. Уваров, С.А. Управление логистической инфраструктурой: проблемы становления и развития [Электронный ресурс] / С.А. Уваров. – Режим доступа: yuzhno-sakh.ru/files/prodresyrs/logist/doklad_2_yvarov.doc. – Дата доступа: 16.10.2016.
7. Белых, С.А. Логистическое обеспечение агропромышленного комплекса региона : дис. ... канд. экон. наук : 08.00.06 / С.А. Белых. – Ростов н/Д, 2000. – 189 л.
8. Компанийцева, О.В. Логистическая интеграция системы управления проектом и инфраструктуры региона / О.В. Компанийцева // Аудит и финансовый анализ. – 2014. – № 4. – С. 230–233.
9. Аникин, Б.А. Логистика и управление цепями поставок. Теория и практика. Основы логистики : учебник / Б.А. Аникин ; под ред. Б.А. Аникина и Т.А. Родкиной. – М. : Проспект, 2013. – 344 с.
10. Сток, Дж.Р. Стратегическое управление логистикой [Текст] / Дж. Р. Сток, Д.М. Ламберт. – М. : ИНФРА-М, 2005. – 797 с.
11. Додонов, О.В. Роль региональных инновационных кластеров в условиях интеграции в ВТО / О.В. Додонов // Устойчивое развитие экономики: состояние, проблемы, перспективы : сб. тр. XI междунар. науч.-практ. конф., Пинск, 2017 г. – Пинск : Полес. гос. ун-т, 2017. – С. 144–146.

Поступила 25.02.2019

RESEARCH OF LOGISTICS POTENTIAL WITHIN THE FRAMEWORK OF THE STRATEGY OF SOCIO-ECONOMIC DEVELOPMENT OF THE REGION

S. KUGAN

Currently, the study of the potential of the territory is one of the most important areas in the development of the concept and strategy of logistics, and is associated with the mandatory inclusion of this strategy in the overall plan for the socio-economic development of the region. Considering the fact that the final result of the functioning of the region's logistics system is influenced by a number of interrelated factors regulating the position of the system's participants in the market, their financial stability, the quality of the goods and services offered, and the availability of profitable and stable orders for the assessment, formation and development of logistics potential to take the lead. The article discusses various scientific approaches that have had a certain impact on the research processes of the logistics potential.

Keywords: territory logistics potential, development strategy, networks, structure.